

Eine Zeitreise ins mobile Mittelalter

Wo die Ortsveränderung zum Alltagsleben gehörte

Wenn eine historische Epoche mit dem Prädikat »mobil« ausgezeichnet werden kann, dann doch wohl die unsrige. Mit diesem weitverbreiteten Irrtum macht der Mediävist Schluss: In der Auseinandersetzung mit dem Mittelalter können wir selbst überprüfen, ob unsere Vorstellungen von der Mobilität in Vergangenheit und Gegenwart noch haltbar sind.

von Jan Rüdiger

Wie fühlt es sich an, kein Zuhause zu haben? Cool, findet die meinungsstarke Advokatur der Globalisierten. Erst wer gleichermaßen in New York, Rio, Tokio zu Hause ist, ist so richtig Mensch des 21. Jahrhunderts. An der Scholle kleben Sachbearbeiter und umzugsunwillige Hartzer, in der Kleinstadt leben Landeier und Spießer. Wer es heute schaffen will, der muss mobil sein. Darüber scheinen sich alle einig zu sein: die schon mobil sind und die es nicht so sind, dabei aber ein ungutes Gefühl haben. Mobilität ist, mehr noch vielleicht als das diskursiv mit ihm verwandte Internet, zum Schlagwort der Gegenwartsbestimmung geworden.

Dazu wäre natürlich allerhand zu sagen. Zum Beispiel, dass dieselben Leute, die in allen Global Cities zu Hause sind, oft reichlich nervös werden, wenn man ihnen zumutet, auch nur nach Fulda zu gehen. Und ob in einem Dorf im Werra-Meißner-Kreis, wo alle die Großstadt jeden Abend im Fernsehen haben, der Horizont in der Tat beschränkter ist als im Frankfurter Westhafen, ist keineswegs ausgemacht: Mobilität – und Immobilität – gibt es nicht nur geographisch.

War es früher wirklich so anders?

Wenn aber in den üblichen drei Dimensionen überall das Immergleiche lauert (wie üblich beim Immergleichen gern verkleidet als Vielfalt) –, dann gewinnt für den, der hungrig ist auf das Fremde, die vierte Dimension an Reiz: Früher war es eben anders. Wackelige Postkutschen. Die Römer, die hatten natürlich Straßen und Schiffe, aber die mussten ja auch ein Weltreich zusammenhalten. Im Mittelalter aber? Waren doch alle Bauern und kamen nie weiter als zum nächsten Kirchturm, außer mal auf Kreuzzug.

Es ist nur eine Vermutung, aber sie klingt plausibel: Wenn der heutige Westmitteleuropäer nach ei-

Die »Havhingsten fra Glendalough« (deutsch: »Seehengst von Glendalough«) ist eine Rekonstruktion des längsten Wikinger-Langschiffs, das derzeit archäologisch belegt ist. Das Original aus Eichenholz war etwa um 1042 in der Nähe von Dublin gebaut worden. Die Rekonstruktion entstand fast tausend Jahre später in der Schiffswerft des Wikingerschiffmuseums in Roskilde (Dänemark). Durch den langen, schmalen Rumpf war das Schiff sehr schnell: Unter Segel erreichte es 12 Knoten; mit 60 Mann an den Riemen konnte es auch ohne Wind vorwärts kommen. Unter günstigen Umständen schaffte man eine Nordsee-Querung so in anderthalb Tagen.



ner mit Mobilität besonders verbundenen Epoche gefragt würde, dann käme das Mittelalter auf den letzten Platz. Der Vor- und Frühgeschichte mit ihren Jägern, Sammlern und Viehzüchtern traut man Mobilität ohne Weiteres zu, Odysseus und Alexander waren auch oft unterwegs, und am Ende der Römerzeit, zu deren etabliertem, auch schulisch vermitteltem Bild die Römerstraße und der *cursus publicus* gehören, kam das, was bei uns »Völkerwanderung« und international »Migration Period« (früher auch gern aus klassizistischer Perspektive »les grandes invasions«) heißt. Das Mittelalter beginnt sozusagen, wenn überall Ruhe eingekehrt ist. Dann sitzen die Menschen tausend Jahre auf ihrem Acker und werden von den Grundherren geknechtet, und im 15. Jahrhundert ist es mit der Ruhe mancherorts vorbei, und in Lissabon, Sevilla und Portsmouth gehen die Segel hoch: Das Mittelalter endet, wenn die Europäer global werden.

Gebunden an die Scholle – Auf zur Pilgerreise

Je mobiler wir also meinen zu sein, desto immobil erscheint im Vergleich das Mittelalter. Und seine Emblemfiguren sind ja in der Tat eher ortsfest: Zu den großen Themen der Mediävistik gehören das klösterliche Mönchtum mit seiner Maxime der *stabilitas loci*, der »Ortsbeständigkeit«, die Agrarrevolution mit drastischen Verbesserungen in Anbautechniken und nachfolgender Expansion des Ackerlandes (zulasten nomadischer Erwerbsformen wie der Viehzucht), das Aufkommen von Städten, die Erschließung und Durchdringung des Raums mit religiöser (Pfarrbezirke), weltlicher (Grundherrschaft) und militärischer Infrastruktur (Burgenbau), die im Spätmittelalter zur Territorialisierung führte – Macht wurde flächig.

Die »Schollenbindung« der abhängigen Landbevölkerung, also das grundsätzliche Verbot, sein Haus und Dorf zu verlassen, gehört zwar erst ins 18. Jahrhundert, doch auch das Mittelalter kannte für seine mehr oder minder unfreien Landarbeiter schon ähnliche Regularien – *mansus*, der gängigste lateinische Ausdruck für eine bäuerliche Betriebseinheit (»Hufe«), gehört zu *manere* »bleiben«. Dazu kommen Mobilitätshindernisse praktischer Art wie das gegenüber der Römerzeit und der Moderne viel schwächer ausgebaute und instand gehaltene Wegenetz, samt der mangelnden politisch-militärisch garantierten Wegesicherheit; und vielleicht auch solche mentaler Art, galt doch das politische und soziale Ideal des *ordo*, eines gottgemäßen ausgeglichenen Stabilitätszustandes, und *disruptio* erschien als Zeichen teuflischen Eingriffs.

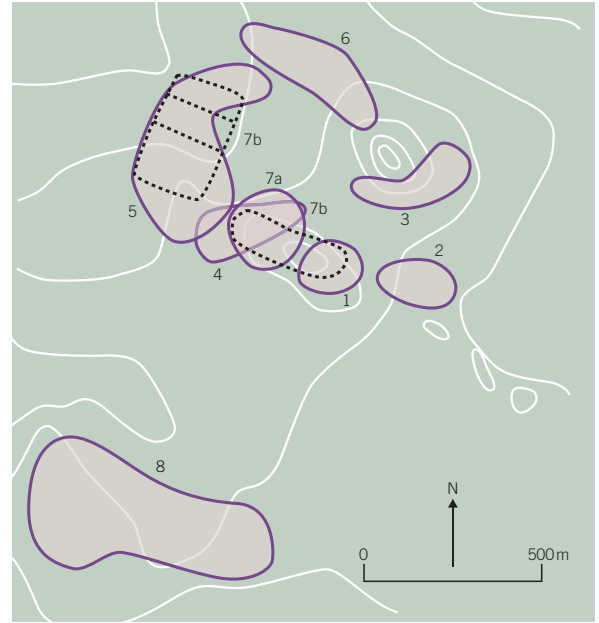
Natürlich sind Gegenbeispiele schnell zur Hand. Wer hätte nicht schon vom »Reisekönigtum« gehört? Wer wüsste nicht, dass jahraus, jahrein unzählige Pilger von Frankfurt nach Rom, von Rostock nach Santiago, von York nach Jerusalem aufbrachen? Dass der große Asienreisende Marco Polo im 13. Jahrhundert lebte – und zweifellos nicht der einzige seiner Art war? Das auf den ersten Blick so statische Mittelalter belebt sich, je länger man hinsieht. Zu den großen Themen der ersten Jahrtausendwende zählt der (Wieder-)Beginn des Fernhandels. Im Spätmittelalter wurde Bauholz aus dem Baltikum regelmäßig nach Westeuropa exportiert, waren die Brotpreise in London vom Danziger Getreidemarkt abhängig und ging die haltbare und nahrhafte Fastenspeise Stockfisch schiffs-ladungsweise



St. Brendan auf hoher See: Bekannt wurde der irische Priester (etwa 484–577) durch die *Navigatio Sancti Brendani*, einen im Mittelalter sehr beliebten und verbreiteten mythisch-religiösen Bericht über eine abenteuerliche Atlantikreise. Diese soll der spätere Schutzpatron der Schiffer zwischen 565 und 573 mit zwölf Gefährten unternommen haben. Das Ziel war die *Terra Repromissionis sanctorum*, eine verheißene Insel im Westen. St. Brendan und sein Schiff werden häufig so wie in dieser Abbildung aus dem 15. Jahrhundert gezeigt, weil er einmal auf einer baumlosen Insel gestrandet sein soll, die sich anderntags als Wal erwiesen habe.

von Nordnorwegen ins Mittelmeer, wo sie als *estocafica* bis heute als regionale Spezialität gilt. Zu den Frankfurter Messen reisten regelmäßig die Kaufleute unter Strapazen und Gefahren über Hunderte von Kilometern an.

Im Mai, wenn die Linden blühten, die Lerchen sangen und die Pferde wieder genug Futter fanden, begann die Kriegssaison: Karl der Große und seine Panzerreiter waren Jahr für Jahr von einem Ende Europas zum anderen unterwegs auf Beutezug. Und als die berühmten Romane über König Artus und die Ritter der Tafelrunde geschrieben wurden, war es ein festes Lebensabschnittsmodell für unvermögende Gewaltprofessionelle, sich saisonal bei Turniergesellschaften oder Feldherren zu verdingen. »Im Sommer reiste er von Hof zu Hof«, heißt es über den aristokratischen Troubadour Guiraut de Bornelh, »im Winter hielt er Schule und lehrte Latein«. Zahllose weniger hochgestellte Landarbeiter und Steinmetzen mögen ähnlich variable Erwerbsleben gehabt haben. Macht man sich zudem klar, dass Lateineuropa lediglich eine Art Sackgasse Eurasiens darstellt, dass also »unser« Mittelalter am Rand der Welt stattfand und die richtig großen Routen erst in Byzanz und Damaskus begannen, so bleibt vom



Vorbasse – ein mobiler Ort: Im frühen Mittelalter haben die Einwohner im Schnitt alle drei Generationen (oder ungefähr alle hundert Jahre) ihr Dorf verlegt, wie Siedlungsgeographen in dieser jütländischen Region Nahe Billund nachweisen konnten. Solche Umzüge waren im Mittelalter nicht unüblich: Waren die Holz- und Leimbauten reparaturbedürftig, konnte man sie ebenso gut in der Nähe von noch nicht ausgelaugten Ackerböden neu bauen. Erst im hohen Mittelalter wurden Dörfer in der Regel ortsfest, oft um die neuen Steinkirchen herum.

eingangs umrissenen Tableau der Immobilität anscheinend nicht viel übrig.

Waren die Menschen also immer schon mobil? Welche Geschichte, die wir uns mithilfe des Mittelalters über uns selbst erzählen, ist nun die richtige? Mediävisten können keine empirischen Daten generieren, keine Fragebögen verteilen und keine Feldforschung betreiben (obwohl die Illusion, sich als »teilnehmender Beobachter« in ein vergangenes Millennium davonzumachen, zu den Reizen der Profession gehört). Sie müssen mit dem Vorhandenen klarkommen, und das ist gar nicht so wenig. Bei der Suche nach Mobilität im Mittelalter stößt der Historiker zunächst auf unzählige Einzelne, die allen Unwegsamkeiten zum Trotz weit reisten. Setzen wir als Rekordhalter neben Marco Polo eine Frau namens Guðríð Þórbjarnardóttir: geboren Ende des 10. Jahrhunderts vermutlich in Norwegen, lebte sie erst in Süd-, dann in Westgrönland und zog anschließend für einige Jahre nach Neufundland, wo sie sich auch im St.-Lorenz-Golf umgetan haben dürfte. In mittleren Jahren betrieb sie mit ihrem Mann ein Pendel-Seetransportgeschäft zwischen Grönland, Island und Norwegen, wo es seit Neuerem viele Christen gab. Dreimal verwitwet, pilgerte sie im Alter einmal

nach Rom (ausweislich der Klösterbücher auf der Bodensee-Insel Reichenau waren isländische Rompilger schon damals nicht selten, und aus dem 12. Jahrhundert stammt ein regelrechter Pilgerführer vom Kloster Munkajverá nach Rom und Jerusalem, der Reisezeiten, Unterkünfte und Sehenswürdigkeiten verzeichnet) und ließ sich schließlich als hochgeachtete Einsiedlerin im jüngst christianisierten Nordisland nieder.

Historische Semantik: Der lange Weg zum »Zuhause«

Kein Zweifel also, der Mensch im Mittelalter war mobil. Aber interessanter ist die Frage nach den Meinungen, Haltungen, Einstellungen zum Unterwegssein. In der Frankfurter Mediävistik spielt die Historische Semantik eine große Rolle, die Untersuchung der Bedeutungen von Wörtern, Sprechakten und anderen Zeichensystemen. Das beginnt mit der Etymologie, der Herkunftsgeschichte: So ist das moderne englische *travel* eine Bedeutungsverengung des mittelalterlichen französischen *travail*, das im Frühmittelalter als neue Foltermethode (mit einem Gerät namens *tripalium*) aufkam und sich als »plagen, belasten« verallgemeinerte – zuvörderst Gottes Fluch über Adam und Eva (»Im Schweiß deines Angesichts ...«), weswegen *travail* auch die Arbeit (althochdeutsch *arabeit* »Mühsal, Knechtschaft«) und die Wehen bezeichnete, kurz die nachparadiesische *conditio humana*. Man könnte viele etymologische Befunde dieser Art anführen (»Elend« aus *el-lende* »in anderem Land«).

Man kann auch die Eingangsfrage wieder aufnehmen, wie es sich wohl anfühle, kein Zuhause zu haben: Seit wann gibt es denn, zunächst sprachlich, ein »Zuhause«? Adverbial wohl schon immer (mittelalterlich flämisch *te huus*, skandinavisch *á húsi*, zu lateinisch *domi*); auch substantiviert kommt »das Zuhause« schon im Mittelalter vor. Aber Erstnennungen sagen wenig; wichtiger ist der Eingang in den allgemeinen Wortschatz, den »das Zuhause« wohl erst in der Goethezeit fand. Und noch entscheidender ist die Bedeu-

Auf den Punkt gebracht

- Das auf den ersten Blick so statisch erscheinende Mittelalter belebt sich, je genauer man hinsieht.
- Zur ersten Jahrtausendwende beginnt die Wiederbelebung des Fernhandels.
- Mittelalterliche Herrscher und Krieger waren Jahr für Jahr von einem Ende Europas zum anderen unterwegs.
- Die romantische Aufladung des Worts »Zuhause« war den Menschen im Mittelalter fremd.



Marco Polo – einer der Weltreisenden des Mittelalters (hier eine Miniatur aus *Il milione*, bereits zu Polos Lebzeiten entstanden): Die Reisen dieses venezianischen Kaufmanns und zeitweiligen Beraters des mongolischen Großkhans Kubilai Ende des 13. Jahrhunderts wurden durch seinen ausführlichen Reisebericht bekannt, der in rund 150 Handschriften – darunter auch Übersetzungen in andere Sprachen – in den beiden nachfolgenden Jahrhunderten eine große Verbreitung fand. Die Rückreise vom Hafen Hangzhou nach Venedig trat er übrigens auf dem Seeweg an.

tung, das heißt die Gebrauchssituationen eines Wortes. Die romantische Aufladung des »Zuhauses« verweist uns auf den zeitgleichen Karrierestart von »Heimat«, vielleicht dem wichtigsten Wort des entstehenden Deutschland im 19. Jahrhundert, jedenfalls gibt es kein weiteres derart unübersetzbares Konzept, es gibt es auch nicht in deutschen Dialekten.

Wohl existiert im Mittelalter das Wort, das aber schlicht »Haus, Hofstätte« heißt (hessisch *hēmed*, alemannisch *hāmet*, bairisch *haimāt*), eine Ableitung zu »Heim« mit einem Suffix, das so etwas wie »Gut, Eigentum« bezeichnet. Im kleinen oder im ganz großen Maßstab: *heim* ist auch die ganze Menschenwelt, das *Saeculum*, *heimlich* heißt »weltlich« im Gegensatz zu »geistlich«. Hier nun setzt die historische Semantik ein: Anders als die Wörterbücher suggerieren, hat *heim* nicht etwa verschiedene »Bedeutungen« (also etwa »1. Hof« und »2. Welt«). Vielmehr kennen mittelalterliche Sprecher einen gemeinsamen Nenner, der irgendwann aus der Sprache verschwunden ist. Wo dieselbe Vokabel den aus Holz, Stroh und Lehm bestehenden Bau mit Dach, das Dorf und die ganze sichtbare Welt meint, da funktioniert sie anders als bei uns. Wie also dachte sich ein karolingerzeitlicher Franke sein *hūs ond hēmed*? Es bewahrte vorm Verhungern, es garantierte einen Platz in der Gemeinschaft. Was verlor, wer *hūs ond hēmed* verlor? Wo es Worte wie »Hei-

Kreuzritter – unterwegs in Europa und im Orient mit Schwert und Pferd (hier eine Darstellung aus dem 13. Jahrhundert aus dem Westminster Psalter der British Library): Es musste nicht gleich Jerusalem sein – ein prestigieöses Kreuzzugsabenteuer konnte man auch ins benachbarte Spanien, Ostelbien oder ins Baltikum unternehmen.

Literatur

Heinze, Joachim (Hrsg.) *Modernes Mittelalter. Neue Bilder einer populären Epoche* Frankfurt am Main 1999.

Hvass, Steen Vorbasse – *Entwicklung eines Dorfes in Mittellütland im Laufe des 1. Jahrtausends u. Z.* In: *Das Altertum* 33 (1987), S. 241–248.

Ohler, Norbert *Reisen im Mittelalter* Darmstadt 2004.

Waßenhoven, Dominik »Dort ist die Mitte der Welt«. Ein isländischer Pilgerführer des 12. Jahrhunderts In: Huschner, Wolfgang/Rexroth, Frank (Hrsg.) *Gestiftete Zukunft im mittelalterlichen Europa* Berlin 2008, S. 29–61.



matliebe« oder »Heimatverbundenheit« nicht gibt: War so etwas denk- und fühlbar?

Menschsein heißt: In der Welt auf Reisen sein

»Ich bin der Weg«, erklärt Christus denen, die ihm »nachfolgen« wollen und dafür ihr Heim und ihre Familie »verlassen« müssen. Wohin? Hienieden sind sie immer nur unterwegs, im Exil. »Unsere Heimat ist der Himmel«, erklärt Paulus. Und in der Genesis gibt es die Exilanten Jakob, Abraham, letztlich Adam und Eva: Menschsein heißt, in einer Welt auf Reisen zu sein, die

man sündig und unfreiwillig betreten hat – und das Beste aus der Reise zu machen, damit sie zum ersehnten Ziel in die himmlische Heimat führt. Ist es in einer von der myriadenfachen, unzähligen Wiederholung dieser Idee, der von diesem Weltbild geprägten Kultur nicht unweigerlich so, dass man auf einer grundlegenden Ebene nirgends wirklich »angekommen« und damit immer irgendwie mobil ist? Anschlussfrage: Und ist die moderne »Heimat«, oft zeitentrückt und paradiesisch, vielleicht eine säkularisierte Version des einst jenseits gedachten Sehnsuchtsorts, des Nicht-mehrweg-Müssens?

Das hat auch eine weit handgreiflichere und bodennahe Seite. Ein heutiger Hesse besitzt angeblich rund 10 000 Dinge. Wie war es im Mittelalter? Einige Kleidungsstücke, Geräte, Töpfe, Werkzeuge, Möbel: zwei, drei Dutzend Dinge, wenn es hochkam. Hingen die Menschen an ihnen? An einigen sicher, konnte doch der Verlust einer eisernen Sichel den Hungertod bedeuten. Aber wie auch immer, der abgrundtiefe quanti- und qualitative Unterschied zwischen damaliger und heutiger Materialkultur bedeutet in jedem Fall, dass sich das heute nur mehr sprichwörtliche Bündel damals ganz buchstäblich leichter schnüren ließ. Auch die Immobilien waren mobiler: Die nordalpin vorherrschende Holz- und Lehmbauweise bedeutete, dass ein Gebäude nach 30 bis 40 Jahren grunderneuert werden musste. Warum es am selben Ort wieder aufbauen, wenn inzwischen die Felder erschöpft waren?

Die Siedlungsgeographen haben an Beispielen wie dem dänischen Vorbasse gezeigt, dass Höfe und ganze Dörfer bis ins hohe Mittelalter hinein innerhalb einer Zone von einigen Kilometern Ausdehnung »pendelten«. Erst der Bau von Steinkirchen war ein Grund, Siedlungen ortsfest zu machen, und wo es gute Gegenstände gab – auch dafür gibt es viele Beispiele –, hielt auch eine Kirche die Siedlung nicht fest, sondern lag irgendwann (und oft bis heute) allein auf weiter Flur. Nicht nur theologisch, auch ganz konkret baute man sein Haus nur »bis auf Weiteres«. Nur größere infrastrukturelle Investitionen machen Orte wirklich ortsfest. Nie waren Siedlungen weniger mobil als heute. Selbst eine Stadt, die 1945 in Schutt und Asche lag, wurde nicht – wie damals verschiedentlich erwogen – anderswo neu gebaut: Das Netz der Pflaster, Rohre und Leitungen komplett neu anzulegen, wäre aufwendiger als noch die umfassendste Entrümmung. Nicht nur Menschen, auch ganze Siedlungen hängen heute am Ort fest, mental und praktisch.

Das alles macht das Mittelalter in Sachen Mobilität (wie auch sonst oft) zu einem sehr guten Rekurspunkt, an dem wir unsere Vorstellungen über unsere Vergangenheit und unsere Gegenwart überprüfen können. Und wenn dabei herauskommt, dass es früher leichter und gängiger war, ein »rolling stone without a home« (Bob Dylan 1965) ohne Zuhause zu sein, ja dass das Mittelalter in mancher Hinsicht den Anfang des Wegs in immer mehr Ortsfestigkeit markiert – dann ist das vielleicht kein kleiner Gewinn in einer Zeit, da der Widerspruch zwischen lautstarken Mobilisierungsansagen und privatem Wurzelschlagen(wollen) zu ersten individuellen und sozialen Verwerfungen führt: Jedenfalls wird man der als Zeitdiagnose verkleideten Aufforderung, Mobilität sei der letzte Schrei, nicht mehr allzu rasch Gehör schenken. ♦

Der Autor



Prof. Dr. Jan Rüdiger, 46, hat seit 2011 eine Professur für Mittelalterliche Geschichte an der Goethe-Universität inne. Er studierte Geschichte, Britische Literatur und Kultur sowie Okzitanisch in Hamburg, Sheffield und Tolosa/Toulouse. Nach seiner Promotion

1998 in Basel übernahm er verschiedene Lehraufträge an den Universitäten Rostock, Kiel, Hamburg und Basel, von 2001 bis 2004 und von 2006 bis 2008 war Rüdiger wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Humboldt-Universität Berlin; dort habilitierte er sich 2007. Als Gastwissenschaftler lehrte und forschte er an den dänischen Universitäten Aalborg und Odense. Von 2008 bis 2011 war Rüdiger geschäftsführender Leiter des Forschungsprojekts »Politische Sprache im Mittelalter« bei dem Leibniz-Preisträger Prof. Dr. Bernhard Jussen an der Goethe-Universität. Zum Ende dieses Wintersemesters hat Rüdiger einen Ruf auf das Ordinariat für Allgemeine Geschichte des Mittelalters an der Universität Basel angenommen. Einige seiner wichtigsten Veröffentlichungen: *Aristokraten und Poeten. Die Grammatik einer Mentalität im tolosanischen Hochmittelalter*. Berlin 2001; *Der König und seine Frauen. Polygynie und politische Kultur in Europa (9.–13. Jahrhundert)*, erscheint Berlin 2014; *Did Charlemagne Know Carolingian Kingship Theory?* (Runica&Mediaevalia, Lectiones 10.) Stockholm 2011.

Jan Rüdiger

Ein guter Arbeitstag beginnt mit Wolken, Wind, einem Kaffee und den Leuten auf dem Mittelalterflur im IG-Farben-Haus.

Am liebsten bewege ich mich fort mit dem Fahrrad.

»Entschleunigen« bedeutet für mich zur Mensa gehen (nicht laufen).

Als Jugendlicher wollte ich viel reisen.

Zuhause ist ein notwendiger Luxus.

Unterwegssein finde ich manchmal auch gut.

Virtuell bin ich unterwegs mit Menschen aus tausend Jahren Mittelalter – aber nicht im Computer, denn der ist für die Arbeit.

Mobil fühle ich mich unangekommen.

Den Kindern rate ich mehr zu spielen.

Mein Weg führt mich zurück auf Los.

ruediger@em.uni-frankfurt.de



Abonnement FORSCHUNG FRANKFURT

FORSCHUNG FRANKFURT, das Wissenschaftsmagazin der Johann Wolfgang Goethe-Universität, stellt dreimal im Jahr Forschungsaktivitäten der Universität Frankfurt vor. Es wendet sich an die wissenschaftlich interessierte Öffentlichkeit und die Mitglieder und Freunde der Universität innerhalb und außerhalb des Rhein-Main-Gebiets.

- ☐ Hiermit bestelle ich FORSCHUNG FRANKFURT zum Preis von 12 Euro pro Jahr einschließlich Porto. Die Kündigung ist jeweils zum Jahresende möglich.
- ☐ Hiermit bestelle ich FORSCHUNG FRANKFURT zum Preis von 10 Euro als Schüler- bzw. Studentenabo einschließlich Porto (Kopie des Schüler- bzw. Studen-
tenausweise lege ich bei).

Name

Vorname

Straße, Nr.

PLZ, Wohnort

(nur für Universitätsangehörige:) Hauspost-Adresse

Datum

Unterschrift

Widerrufsrecht: Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von zehn Tagen schriftlich bei der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Vertrieb FORSCHUNG FRANKFURT, widerrufen kann und zur Wahrung der Frist die rechtzeitige Absendung des Widerrufs genügt. Ich bestätige diesen Hinweis durch meine zweite Unterschrift.

Datum

Unterschrift

- ☐ Ich bin damit einverstanden, dass die Abonnementsgebühren aufgrund der obigen Bestellung einmal jährlich von meinem Konto abgebucht werden.

Konto-Nr.

Bankinstitut

Bankleitzahl

Ort

Datum

Unterschrift

- ☐ Ich zahle die Abonnementsgebühren nach Erhalt der Rechnung per Einzahlung oder Überweisung.

Bitte richten Sie Ihre Bestellung:
An den Präsidenten der
Johann Wolfgang Goethe-Universität
»FORSCHUNG FRANKFURT«
Postfach 11 19 32, 60054 Frankfurt